

Aéroport de Nice-Côte d'Azur

PPBE

Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Mis à disposition du public du
3 janvier au 7 mars 2011

Annexé au Plan d'Exposition au Bruit
de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur
approuvé le 8 février 2005

Approuvé par arrêté préfectoral,
Le

Aéroport de Nice-Côte d'Azur

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Résumé non technique

Le **plan de prévention du bruit dans l'environnement** de l'aérodrome de *Nice-Côte d'Azur* résulte de la transposition en droit français de la directive européenne n° 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui a été adoptée le 25 juin 2002 par le Parlement européen et le Conseil de l'Union Européenne.

La mise en œuvre de cette directive dans le droit français impose l'établissement d'un diagnostic sur le niveau d'exposition au bruit (les **cartes de bruit**) destiné à identifier les mesures à prendre dans le cadre d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Cela concerne les grandes infrastructures de transports (route, fer, air) et les grandes agglomérations.

Concernant l'aéroport de *Nice-Côte d'Azur*, la cartographie du bruit a été approuvée par arrêté préfectoral le 15 décembre 2008 et publiée par voie électronique sur le site de la préfecture des Alpes-Maritimes. Les cartes de bruit présentent le niveau d'exposition actuel et la prévision de son évolution. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques des niveaux de bruit dus au trafic aérien et de données numériques sur les populations exposées.

Les cartes de bruit fondent le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome. Ce document d'orientation recense les actions déjà prises ou en cours et définit les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par la cartographie. Décidées en concertation avec le public et l'ensemble des acteurs concernés, les propositions d'actions visent à prévenir les effets du bruit et réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit. Ces mesures reposent sur la politique conduite en France depuis de nombreuses années pour limiter les nuisances sonores dues au trafic aérien et qui s'articulent autour des lignes directrices suivantes : la diminution du bruit des aéronefs, l'optimisation et le contrôle des règles d'exploitation, la maîtrise de l'urbanisme à proximité des aérodromes, l'aide à l'insonorisation et le développement de la concertation.

Site de la préfecture des Alpes-Maritimes :

<http://www.alpes-maritimes.pref.gouv.fr>

Pour la cartographie du bruit : consulter la rubrique « L'action de l'Etat », puis le thème « Bruits » dans la sous-rubrique « Environnement ».

L'annexe jointe à ce résumé présente un récapitulatif des principales mesures déjà définies ou envisagées.

Après approbation par le préfet, le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de *Nice-Côte d'Azur*, ainsi qu'une note exposant les résultats de la consultation du public et la suite qui leur a été réservée, seront disponibles en préfecture. Ils seront également consultables en format électronique.

▪ **Annexe : Récapitulatif des mesures proposées**

Mesures	Organismes concernés
Maîtriser l'urbanisme autour de l'aérodrome	Préfecture, Services chargés de l'urbanisme
Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aérodrome	Préfecture, Services chargés de l'urbanisme
Maintenir des procédures d'exploitation à moindre bruit	DGAC
Appliquer la procédure RIVIERA pour les atterrissages face au Nord-est *	DGAC
Surveiller la bonne exécution des procédures d'arrivée et de départ	DGAC
Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée	Compagnies / DGAC
Limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance	DGAC, ACA
Veiller à la limitation des essais moteurs	DGAC
Limiter les nuisances liées à l'utilisation du parking KILO au nord de l'aéroport	DGAC, ACA
Restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants en période nocturne	DGAC, ACA
Promouvoir les procédures à moindre bruit	DGAC
Introduire de nouvelles technologies favorisant une réduction du bruit	DGAC
Informers sur le niveau du bruit	ACA
Informers sur l'activité aéroportuaire	ACA
Sensibiliser et former les personnels	DGAC
Poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements	ACA

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

ACA : Aéroports de la Côte d'Azur

Table des matières

I – Introduction	4
II – Le contexte réglementaire	5
II.1 – Le cadre réglementaire européen	5
II.2 – La réglementation française	5
II.3 – La démarche d'élaboration	6
III – Présentation de l'aéroport	8
IV – Mesures adoptées antérieurement à l'élaboration du PPBE	10
V - Outils de connaissance et de diagnostic	
V.1 – La Carte de Bruit Stratégique (CSB)	12
V.2 – L'exploitation de la cartographie du bruit	13
VI – Objectifs et mesures prévues	
VI.1 – Introduction	16
VI.2 – Mesures du PPBE	16
Annexes	
Annexe 1 – Accords des autorités ou organismes compétents	
Annexe 2 – Liste des actions de la Charte de l'environnement 2006-2011	
Annexe 3 – Organisation, résultats et suites données à la consultation du public	

I – Introduction

Après avoir constaté que le bruit est l'un des principaux problèmes d'environnement qui se pose en Europe, la commission européenne a émis en 1996 plusieurs recommandations dans un *Livre Vert* sur la future politique communautaire du bruit. En 1997, le Parlement européen approuvait les orientations proposées par ce livre vert et proposait l'élaboration d'une directive-cadre. Le 25 juin 2002, le Parlement et le Conseil européens adoptaient la *directive européenne n° 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement* qui définit une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

La transposition en droit français de cette directive prévoit l'établissement de **cartes stratégiques de bruit** pour les aérodromes dont le trafic annuel dépasse 50 000 mouvements, à l'exception des activités militaires et des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers. Ces cartes de bruit servent de base à l'élaboration de **plans de prévention du bruit dans l'environnement** (PPBE), qui consistent à établir une planification des mesures de lutte contre le bruit.

Pour l'**aéroport de Nice-Côte d'Azur**, la cartographie de bruit a été approuvée par arrêté préfectoral le 15 décembre 2008. Elle est constituée des représentations graphiques des niveaux de bruit actuels et futurs, de jour et de nuit, ainsi que de données chiffrées sur le nombre de personnes exposées à ces niveaux de bruit aux différents horizons.

Le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement constitue donc la seconde étape du processus. Après un rappel du contexte réglementaire européen et français, il définit, sur la base de l'état des lieux et du résultat des projections à long terme, les actions qui visent à prévenir et, éventuellement, à réduire les effets du bruit liés au transport aérien.

Conformément à la réglementation, ce plan d'actions se base sur les dispositions déjà adoptées depuis ces 10 dernières années et sur les mesures actuellement à l'étude et qui devraient être mises en œuvre au cours des 5 prochaines années.

II – Le contexte réglementaire

Les textes

Directive n°2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement (JOCE du 18 juillet 2002)

Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004, transpose la directive européenne en droit français

Loi de ratification n° 2005-1319 du 26 octobre 2005, crée le chapitre II du livre VII du code de l'Environnement (articles L.572-1 à L.572-11)

Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006, définit le champ d'application (aéroports et agglomérations), les éléments à fournir et la périodicité des mises à jour.

Arrêté du 3 avril 2006, donne la liste des aéroports concernés

Arrêté du 4 avril 2006, définit les dispositions techniques et en particulier les indicateurs de bruit à retenir.

Code de l'environnement – Chapitre II : Evaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement
Art. L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11

Code de l'urbanisme – Art. R.147-5-1

Il est important de replacer le PPBE dans le contexte réglementaire européen et national pour en souligner l'intérêt et l'ambition.

II.1 – Le cadre réglementaire européen

La *directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002* a fixé le cadre réglementaire en matière de lutte contre le bruit dans l'environnement des grandes agglomérations et aux abords des grandes infrastructures de transport. Les aéroports, avec les routes, voies ferrées et les sites d'activité industrielle, sont les grandes sources de bruit ambiant ciblées par cette législation, qui s'applique également aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'objectif de cette directive est de définir une approche commune aux Etats membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant par :

- une évaluation de l'exposition au bruit des populations basée sur des méthodes communes aux pays européens,
- une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit actuels et futurs et leurs effets sur la santé ;
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition.

Ces principes fondamentaux ont donc été transposés en droit français pour une application désormais effective aux agglomérations et infrastructures de transport auxquels ils sont dédiés.

II.2 – La réglementation française

La transposition française de la directive relative aux infrastructures de transports terrestres et aux grandes agglomérations résulte de *l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004* (JORF du 14/11/04), ratifiée par la *loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005* (JORF du 27/10/05) et intégrée au code de l'environnement.

Les dispositions concernant les grands aéroports ont été directement transposées dans le code de l'urbanisme (article R.147-5-1), compte tenu de l'existence de **plans d'exposition au bruit** établis autour des aéroports. L'ensemble des données issues de la cartographie du bruit, ainsi que les objectifs et les mesures définissant le contenu des plans de prévention du bruit dans l'environnement, seront donc inclus

Le plan d'exposition au bruit (PEB)

est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports qui a été instauré par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports et codifié au code de l'urbanisme. Il définit sur la base d'un zonage technique les conditions d'utilisation des sols pour éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores liées à l'activité des aéroports.

dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome.

La liste des aérodromes civils concernés est donnée par l'arrêté du 3 avril 2006. Il s'agit des 9 aéroports suivants : *Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly* et *Toulouse-Blagnac*.

Définitions

L_{den}

L : Level = niveau [d'exposition au bruit]

d : day = jour ;

e : evening = soirée ;

n : night = nuit

C'est un indicateur de bruit qui traduit la nuisance sonore sur une période donnée. Cet indice est construit à partir de l'unité dB(A). Il donne un poids différent aux nuisances générées selon les périodes d'une journée (jour, soirée et nuit). Sa valeur est ainsi augmentée de 5 dB en soirée (de 18h à 22h) et de 10 dB la nuit (de 22h à 6h).

L_{night}

C'est la composante nuit du L_{den}.

Le décibel (dB)

C'est l'unité de graduation retenue pour caractériser un niveau sonore. Cette unité se calque bien sur la sensibilité différentielle de l'ouïe, puisqu'un écart de 1 dB entre deux niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.

Le décibel A, noté dB(A)

C'est une variante traduisant la sensibilité plus forte de l'oreille aux sons aigus qu'aux sons graves.

Pour la réalisation des cartes de bruit, les indicateurs de niveau sonore à utiliser sont précisés par l'arrêté du 4 avril 2006 et correspondent aux indicateurs harmonisés : L_{den} et L_n. Le L_{den} est un indicateur du niveau de bruit global pendant la journée, la soirée et la nuit utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit. Le L_n est un indicateur de la gêne sonore ressentie pendant la nuit (de 22h à 6h).

II.3 – La démarche d'élaboration

C'est par le biais de la circulaire du 7 juin 2007 du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables qu'ont été précisées les modalités d'organisation, la méthodologie et la coordination entre les différents acteurs pour l'élaboration des cartes stratégiques de bruit. La circulaire donne également les lignes directrices pour la réalisation des PPBE.

Pour le domaine aéroportuaire, la circulaire rappelle que la lutte contre le bruit doit être basée sur le principe « d'approche équilibrée » défini par l'OACI¹ pour la gestion du bruit sur les aéroports et qui s'inscrit dans une démarche de développement durable du transport aérien. Ce concept préconise une méthode d'action s'articulant autour de quatre éléments essentiels :

- la réduction à la source du bruit des avions,
- les procédures opérationnelles d'exploitation à moindre bruit,
- la planification et la gestion de l'utilisation des sols,
- et, en dernier recours, les restrictions d'exploitation.

Cette approche part du principe que la situation des aéroports en matière de bruit n'est pas identique en tout aéroport, mais dépend de facteurs locaux tels que la situation géographique, la densité de la population autour de l'aéroport et les éléments climatiques qui justifient une approche différenciée aéroport par aéroport.

Cette méthode d'étude et de résolution des problèmes posés par le bruit au voisinage des aéroports a été institutionnalisée en Europe par l'adoption de la *directive 2002/30/CE du 26 mars 2002* relative à

¹ Organisation de l'Aviation Civile Internationale – La notion « d'approche équilibrée » de la gestion du bruit sur les aéroports a été décidée par une résolution de la 33^{ème} assemblée générale de l'OACI (réf. appendice C de la résolution A 33-7 de l'assemblée).

« l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la communauté » (transposition en France par le *décret n° 2004-1051 du 28 septembre 2004*). Cette directive harmonise les conditions de retrait des avions les plus bruyants et stipule qu'aucune interdiction de restriction d'usage ne pourra s'envisager pour les avions, si elle n'est pas précédée d'une comparaison des coûts et avantages des diverses mesures envisageables, maîtrise de l'urbanisme et aides à l'insonorisation des logements incluses.

Cette approche a également présidé à l'élaboration du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de *Nice-Côte d'Azur* approuvé le 8 février 2005. En effet, l'évolution progressive des trajectoires aux abords de l'aérodrome, le renouvellement de la flotte des compagnies, l'optimisation de l'utilisation des autres aérodromes voisins ou les nouvelles mesures de restriction d'exploitation sont quelques exemples d'éléments qui ont été pris en compte pour la conception du plan d'exposition au bruit et qui ont abouti à éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores. De ce fait, les mesures prévues par le PPBE sont en grande partie contenues dans le plan d'exposition au bruit. A ces actions préventives, s'ajoutent des mesures de réduction du bruit comme le dispositif d'aide à l'insonorisation des constructions existantes.

L'autorité compétente pour l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE est l'autorité responsable de l'élaboration du plan d'exposition au bruit, à savoir le préfet. Toutefois, si les mesures retenues dans le PPBE ne sont pas de la compétence du préfet, les accords des autorités compétentes pour décider et mettre en œuvre ces mesures sont mentionnés en annexe du PPBE.

Le projet de PPBE est mis à la disposition du public pendant deux mois de manière à lui permettre de prendre connaissance du projet et présenter ses observations. Après approbation par le préfet, le PPBE, ainsi qu'une note exposant les résultats de la consultation du public et la suite qui leur a été réservée, sont disponibles en préfecture et publiés par voie électronique. Ces éléments sont également inclus au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit par simple mise à jour, indépendamment de la révision de ce dernier.

Enfin, les PPBE sont réexaminés au moins tous les cinq ans et, le cas échéant, révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés.

III – Présentation de l'aéroport

L'aéroport de *Nice-Côte d'Azur* avec un trafic de 9 831 000 passagers en 2009 se place au deuxième rang en France. Seul grand aéroport à vocation internationale entre Marseille et Milan, il constitue un outil essentiel pour le désenclavement des Alpes-Maritimes et joue un rôle capital pour l'emploi et les activités économiques et touristiques locales.

Gérée par la société des *Aéroports de la Côte d'Azur* en tant que concessionnaire de l'Etat, la plate-forme aéroportuaire dispose de deux pistes parallèles (appelées « *doublet rapproché* ») distantes de 310 m :

Définition

QFU : sens d'utilisation d'une piste

Le numéro correspond à l'orientation magnétique exprimée en dizaines de degrés sur une rose des vents. Dans le cas de l'aéroport de Nice : QFU 04 = 40° et QFU 22 = 220°. La lettre associée au numéro permet distinguer, pour une même orientation, la piste située à droite « R » (right) de la piste située à gauche « L » (left).

- une piste 1 de 2 570 m de longueur orientée Sud-ouest/Nord-est (QFU 04L/22R),
- une piste 2 de 2 960 m de longueur, parallèle à la première (QFU 04R/22L).

En raison des conditions météorologiques locales, la répartition du taux d'utilisation par sens est d'environ 90 % au face au Nord-est (QFU 04) et de 10 % face au Sud-ouest (QFU 22).

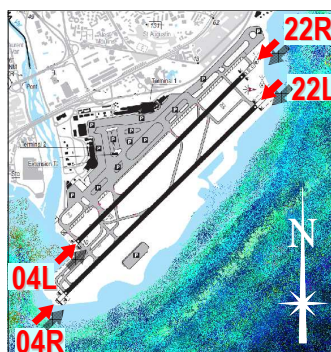
Les aires de trafic comprennent 65 postes de stationnement, dont 18 sont desservis par une passerelle au contact des aérogares. L'aéroport dispose également de deux zones plus spécialement réservées aux avions d'affaires.

L'aéroport comporte en outre, au sud de la plate-forme, une plate-forme dédiée aux hélicoptères, ouverte vers la mer permettant un effacement optimal des nuisances sonores.

La plate-forme aéroportuaire de *Nice-Côte d'Azur* peut accueillir tous les types d'aéronefs. Le nombre total de mouvements² avions et hélicoptères enregistré au cours de l'année 2009 est de 162 826 mouvements. Les vols nocturnes, entre 22 h et 6 h, représentent environ 5 % du trafic total.

Si le contexte urbain dans lequel se situe l'aéroport rend aisée son accessibilité, cette proximité induit néanmoins un impact négatif, en particulier pour les nuisances sonores. Cette contrainte conduit les acteurs locaux à porter une attention constante à la lutte ou la prévention du bruit, tant dans les aménagements de la plate-forme que pour son exploitation.

Ainsi, l'impossibilité physique d'extension des emprises, empêchant tout agrandissement de cet aéroport, a incité les services de l'Etat et le gestionnaire à mener des études de restructuration de la plate-forme, en vue d'optimiser l'utilisation des surfaces disponibles. Ces études ont consacré le déplacement vers le sud de la piste 1 pour permettre la réalisation de nouvelles aires de stationnement pour avions, tout en contribuant à écarter la source de bruit vers la mer.



² Un mouvement correspond à un atterrissage ou un décollage

Les caractéristiques topographiques, climatologiques et environnementales du site, ont conduit à des choix de procédures et de méthodes d'exploitation particuliers, dont les principaux sont les suivants :

Décollages



- contrairement à la pratique la plus courante qui consiste à utiliser la piste adjacente aux installations terminales pour les décollages, la piste 1 - piste nord - est privilégiée pour les atterrissages, alors que la piste 2, la plus éloignée des habitations, est utilisée majoritairement pour les décollages de manière à réduire le bruit des avions,
- sauf situation particulière, toutes les trajectoires de montée initiale sont situées sur la mer de façon à ce que le passage au-dessus des zones urbanisées s'effectue à une altitude minimale de 2 000 m. La montée initiale s'effectue également avec l'adoption d'une configuration et d'un régime correspondant au moindre bruit,

Atterrissages



- pour les arrivées face au nord-est (QFU 04) et lorsque les conditions météorologiques sont favorables, l'approche s'effectue depuis la mer selon une procédure dénommée « VOR A », appelée auparavant « RIVIERA ». Cette procédure permet d'éviter le survol de l'est de Cannes, de Vallauris et d'Antibes-Ville. En cas de conditions météorologiques défavorables, la procédure d'approche doit être effectuée dans l'alignement de la piste de manière à suivre le guidage procuré par les aides radioélectriques à l'atterrissage (procédure « ILS »). Néanmoins, la pente de descente finale se réalise selon un angle de 3° permettant une approche à moindre bruit sur Antibes notamment (vitesse modérée, sortie tardive du train et des volets,...),

Définition

ILS : Instrument Landing System =
Système d'atterrissage aux instruments

Cet équipement, normalisé par l'OACI, est le système de guidage radioélectrique utilisé pour effectuer des approches de précision qui permettent l'atterrissage des avions, y compris par mauvaises conditions de visibilité. Son infrastructure est constituée d'un radiophare d'alignement de piste (« *localizer* ») qui détermine un plan vertical passant par l'axe de la piste, d'un radiophare d'alignement de descente (« *glide* ») qui matérialise un plan de descente et d'un équipement permettant de connaître la distance du point de toucher des roues.

- les approches face au sud-ouest (QFU 22) s'effectuent selon une procédure dénommée « VOR B » (anciennement dénommée « SALEYA ») qui consiste en une arrivée des avions depuis le large, puis à longer le Cap Ferrat et la ville de Nice,
- à l'atterrissage, il est recommandé aux pilotes de n'utiliser les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité,
- les essais moteurs sont généralement interdits en période nocturne, sauf pour des raisons tenant à la sécurité des vols,
- l'usage des groupes auxiliaires de puissance des avions est réglementé, en particulier sur les aires de stationnement les plus proches de la ville.

IV – Mesures adoptées antérieurement à l'élaboration du PPBE

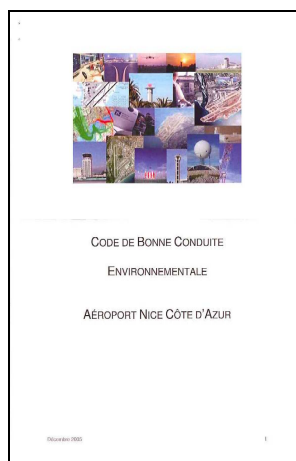


La Charte de l'environnement de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur élaborée en 2000, puis renouvelée en 2006. Elle définit plus de cinquante actions dans les domaines du bruit, de l'air, de l'eau, des déchets, de la faune, de la flore et de l'énergie, pour un développement durable de l'aéroport.

La liste des actions inscrites dans la charte de l'environnement en matière de maîtrise des nuisances sonores est présentée en [annexe 2](#).

La réduction des nuisances sonores constitue une préoccupation majeure et constante de tous acteurs du transport aérien. Depuis de nombreuses années, l'Etat et le gestionnaire de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur conduisent une politique active de lutte contre le bruit axée sur la réduction des nuisances sonores et la limitation des populations concernées par la gêne. Les actions font l'objet d'un important travail de concertation entre les élus locaux, les associations de riverains et les utilisateurs de l'aérodrome au sein de la **Commission Consultative de l'Environnement (CCE)**. Cette commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. Cela se traduit notamment par l'établissement d'une **Charte de l'environnement** qui permet de définir, avec l'ensemble des intervenants de la plate-forme, des actions concrètes dont l'objectif est de formaliser un certain nombre d'engagements pour améliorer la situation environnementale de l'aéroport ([cf. annexe 2](#)). La commission a mis en place en son sein un comité permanent chargé d'assurer la continuité de la concertation et le suivi des engagements ; ce comité constitue également la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR) qui est consultée pour avis sur l'attribution des aides pour l'insonorisation des logements.

Plusieurs groupes de travail issus de la CCE ont été constitués afin de travailler plus spécifiquement sur la problématique du bruit, mais également sur les autres problématiques environnementales telles que notamment la pollution de l'air.



Le Code de Bonne Conduite environnementale de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur définit des dispositions complémentaires aux outils réglementaires en vue de la limitation des nuisances sonores. 27 professionnels de l'aérien se sont ainsi engagés pour la maîtrise des nuisances sonores autour de l'aéroport.

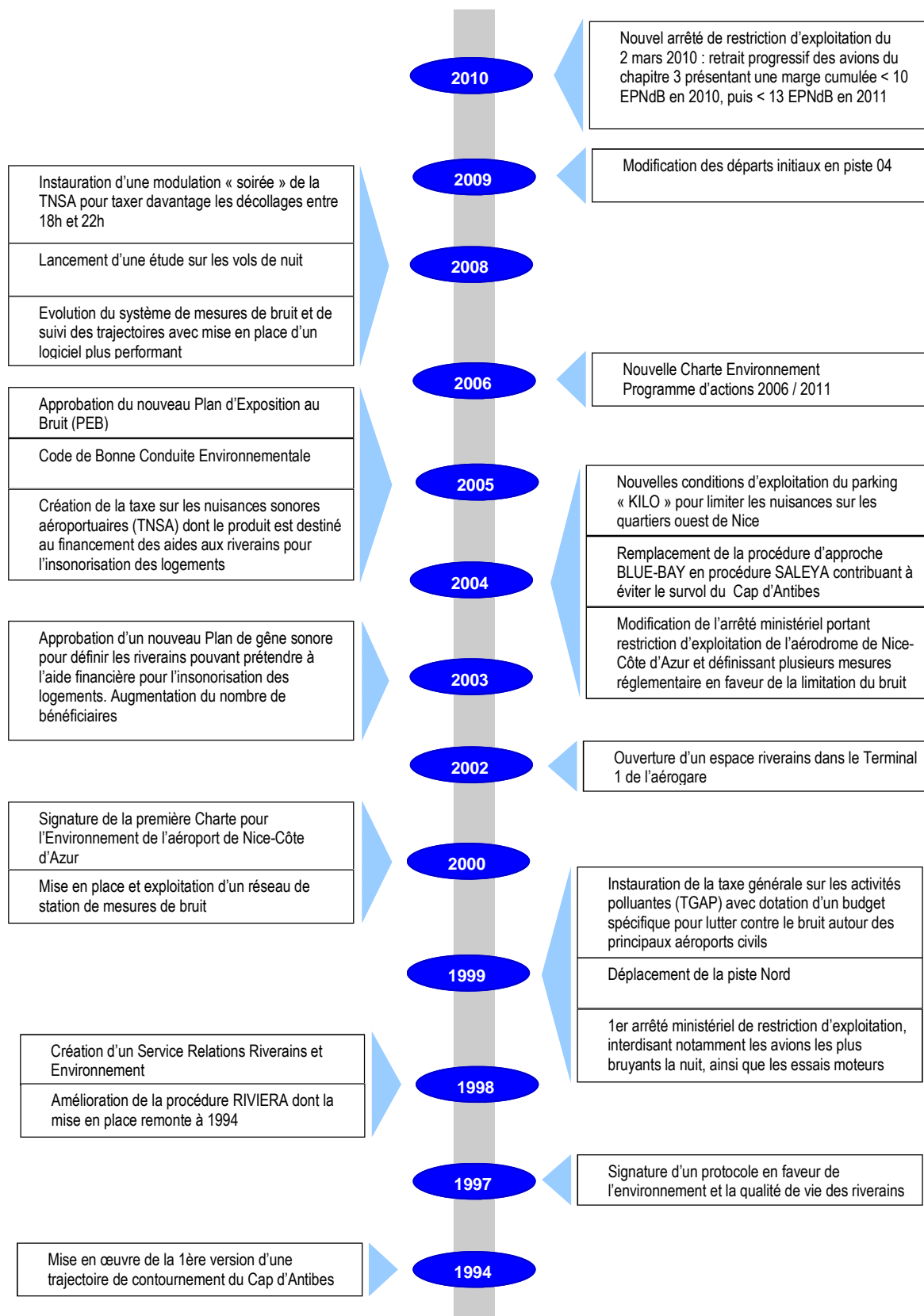
Par ailleurs, une démarche de sensibilisation des professionnels du transport aérien (Direction Générale de l'Aviation Civile, compagnies aériennes, pilotes de ligne, contrôleurs aériens, gestionnaire de l'aéroport) a été conduite et a abouti en décembre 2005 à la publication d'un « **Code de Bonne Conduite Environnementale** ». Ce code précise les engagements pris par chacun des acteurs en faveur de la limitation des nuisances sonores liée à la circulation aérienne autour de l'aéroport.

Comme il ne peut y avoir d'engagement sans contrôle, les autorités aéroportuaires veillent au strict respect des restrictions d'utilisation des avions les plus bruyants et des conditions de circulation aérienne aux abords de l'aérodrome. Ces modalités de contrôle s'appuient sur un arrêté ministériel qui impose des restrictions d'exploitation, dont le non-respect peut conduire à un relevé d'infraction passible d'une amende.

Enfin, ces principales mesures liées aux activités aéroportuaires s'accompagnent d'une politique de restrictions de l'urbanisme aux abords de l'aérodrome, visant à éviter d'exposer de nouvelles

populations au bruit, ainsi que d'un dispositif d'aide à l'insonorisation des logements existants.

Pièce A : Chronologie des principales mesures adoptées avant l'élaboration du PPBE



V – Outils de connaissance et de diagnostic

Les cartes de bruit stratégiques sont destinées à permettre une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. Leur principal objectif est de donner à l'autorité compétente des éléments de diagnostic pour asseoir de futures actions de lutte contre le bruit. Elles comportent, d'une part, des documents graphiques, mais aussi des tableaux de synthèse recensant les populations, les établissements sensibles et les superficies exposés. L'ensemble de la démarche comporte donc deux étapes distinctes : des calculs acoustiques destinés à tracer des courbes isophones, puis des calculs par le biais de techniques de systèmes d'information géographique (SIG) pour estimer les populations et quantifier les surfaces exposées.

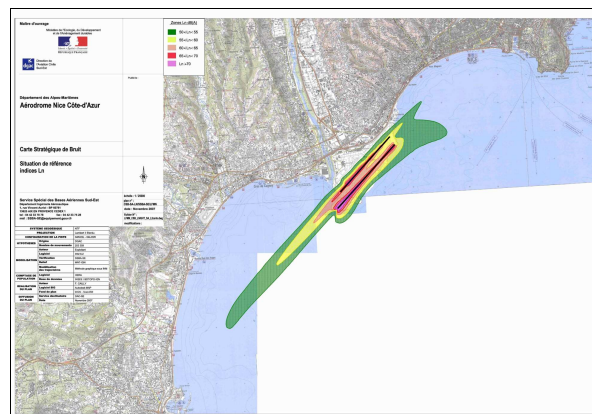
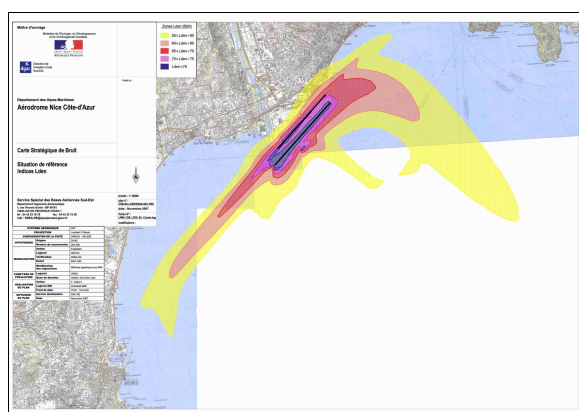
Légende

Indice en L_{den} ou L_n

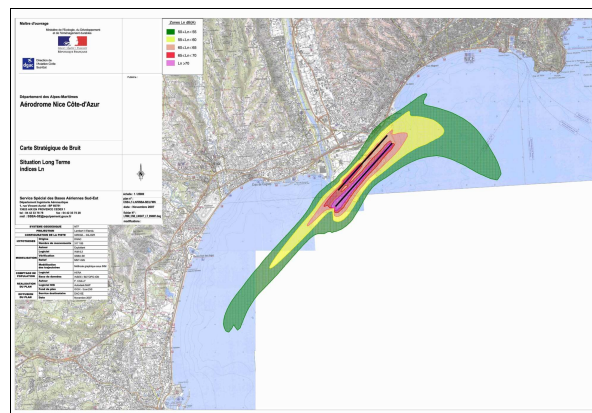
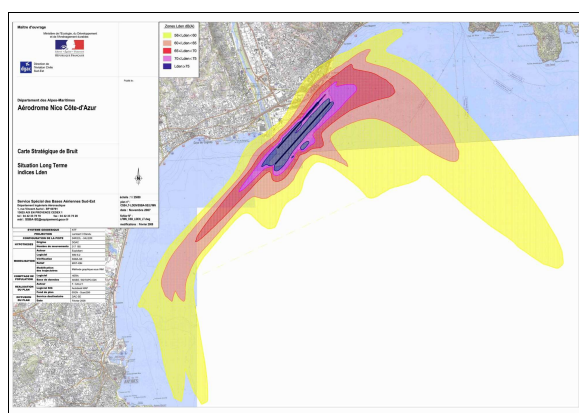
	$50 \leq \text{Indice} < 55$
	$55 \text{ ou } 56 \leq \text{Indice} < 60$
	$60 \leq \text{Indice} < 65$
	$65 \leq \text{Indice} < 70$
	$70 \leq \text{Indice} < 75$
	Indice ≥ 75

V.1 – La Carte de Bruit Stratégique (CSB)

■ Cartes A : « Situation de référence » en L_{den} et L_n



■ Cartes B : « Situation long terme » en L_{den} et L_n



La cartographie du bruit de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur se compose d'un ensemble de documents graphiques représentant les zones exposées au bruit à l'aide des courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit (indicateurs L_{den} et L_n), les zones où les valeurs

limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006³ sont dépassées, les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles. Ces représentations graphiques sont établies par pas de 5 dB à partir de l'indice 55 ou 56 dB(A) pour le L_{den} et à partir de 50 dB(A) pour le L_n . Ces documents cartographiques s'appuient sur les mêmes hypothèses que celles du Plan de Gêne Sonore (PGS) et du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

La cartographie du bruit de l'aéroport de *Nice-Côte d'Azur* est disponible par voie électronique sur le site de la préfecture des Alpes-Maritimes à l'adresse suivante :

<http://www.alpes-maritimes.pref.gouv.fr/>

Consulter la rubrique « *L'action de l'Etat* », puis le thème « *Bruits* » dans la sous-rubrique « *Environnement* ».

V.2 – L'exploitation de la cartographie du bruit

La cartographie du bruit permet de dresser un diagnostic de l'exposition sonore sur un territoire en calculant les surfaces exposées, en estimant les populations et en identifiant les établissements d'enseignement et de santé. La détermination des populations est basée sur l'utilisation des données INSEE les plus récentes.

Concernant l'empreinte sonore de l'aéroport de *Nice-Côte d'Azur*, les données issues de cette évaluation sont les suivantes :

■ Tableaux A : Estimation de la superficie de l'ensemble des zones exposées

SITUATION DE REFERENCE			
<i>INDICES L_{den} en dB(A)</i>	Superficie (km ²)	<i>INDICES L_n en dB(A)</i>	Superficie (km ²)
55 à 60	34.44	50 à 55	8.45
60 à 65	12.26	55 à 60	3.30
65 à 70	5.32	60 à 65	1.62
70 à 75	2.40	65 à 70	0.65
≥ 75	1.30	≥ 70	0.33

HORIZON LONG TERME			
<i>INDICES L_{den} en dB(A)</i>	Superficie (km ²)	<i>INDICES L_n en dB(A)</i>	Superficie (km ²)
56 à 60	53.70	50 à 55	15.30
60 à 65	20.27	55 à 60	6.15
65 à 70	8.32	60 à 65	2.70
70 à 75	3.70	65 à 70	1.34
≥ 75	1.68	≥ 70	0.76

³ Pour les aérodromes, la valeur limite concernant les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement et de santé est de 55 dB(A) pour l'indicateur de bruit L_{den} .

- **Tableau B : Synthèse des zones exposées à des valeurs L_{den} supérieures à 55/56, 65 et 75 dB(A)**

INDICES L_{den} en dB(A)	Superficie (km ²)	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
≥ 55 ou 56^4	55.72	87.67
≥ 65	9.02	13.70
≥ 75	1.30	1.68

- **Tableaux C : Estimation de la population vivant dans des bâtiments d'habitation**

INDICES L_{den} en dB(A)	Population		Logements	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
55 ou 56^3 à 60	6 340	7 430	3 740	4 740
60 à 65	290	2 340	220	1 470
65 à 70	0	0	0	0
70 à 75	0	0	0	0
≥ 75	0	0	0	0

INDICES L_n en dB(A)	Population		Logements	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
50 à 55	0	1 410	0	890
55 à 60	0	0	0	0
60 à 65	0	0	0	0
65 à 70	0	0	0	0
≥ 70	0	0	0	0

⁴ L'indice à retenir pour chacun des horizons correspond à 55 pour la situation actuelle, par référence au PGS approuvé, et à 56 pour le long terme, par référence au PEB approuvé.

▪ **Tableaux D : Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé**

INDICES L_{den} en dB(A)	Etablissements d'enseignement		Etablissements de santé	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
55 ou 56 ⁵ à 60	3	11	0	0
60 à 65	0	1	0	0
65 à 70	0	0	0	0
70 à 75	0	0	0	0
≥ 75	0	0	0	0

INDICES L_n en dB(A)	Etablissements d'enseignement		Etablissements de santé	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
50 à 55	0	0	0	0
55 à 60	0	0	0	0
60 à 65	0	0	0	0
65 à 70	0	0	0	0
≥ 70	0	0	0	0

Associée aux mesures de bruit et aux études d'impact de la circulation aérienne, la cartographie du bruit permet une surveillance des « points noirs » bruit sur et autour de l'aéroport.

⁵ L'indice à retenir pour chacun des horizons correspond à 55 pour la situation actuelle par référence au PGS approuvé et à 56 pour le long terme par référence au PEB approuvé.

VI – Objectifs et mesures du PPBE

V.1 – Introduction

Le diagnostic issu des cartes de bruit permet de mettre en évidence les nuisances sonores qui doivent faire l'objet d'un traitement. L'atteinte de l'objectif environnemental dans la gestion du bruit pour l'aéroport de Nice-Côte d'Azur se développe autour de la combinaison des trois axes que sont la prévention, la lutte contre le bruit et l'insonorisation des constructions existantes. Ces mesures s'inscrivent dans la poursuite et le renforcement des actions déjà engagées.

L'action préventive s'appuie sur la réglementation concernant l'occupation des sols et l'isolation phonique des nouveaux logements. Institué par la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, le plan d'exposition au bruit (PEB) a pour objet d'interdire ou de limiter la construction dans les zones affectées par les nuisances sonores et de fixer les normes d'insonorisation des constructions autorisées selon les différents niveaux d'exposition.

Les divers moyens de limiter la production des nuisances sonores portent, sur l'étude et la mise en œuvre de procédures de vol à moindre bruit, sur l'interdiction des avions les plus bruyants et les incitations à moderniser les flottes des compagnies aériennes ou, encore, sur la limitation du trafic nocturne. Cette politique de lutte contre le bruit s'accompagne de la poursuite du travail de concertation avec les riverains, les collectivités locales et les usagers de l'aérodrome. Cette concertation s'effectue au travers de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), tout en assurant une information auprès du public. Sensibiliser et former les usagers et professionnels à l'importance des facteurs environnementaux, de manière à s'assurer de leur soutien pour l'amélioration de la maîtrise des nuisances sonores est une autre préoccupation quotidienne.

L'instauration d'un dispositif d'aide à l'insonorisation des logements contribue à améliorer la situation des riverains proches de l'aérodrome. Le plan de gêne sonore (PGS) permet d'identifier les riverains pouvant prétendre à ces aides.

Enfin, les mesures prévues dans le PPBE feront l'objet d'un suivi spécifique périodique selon leur nature. Le PPBE sera réexaminé et, le cas échéant, révisé en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, et en tout cas de cause au moins tous les cinq ans.

V.2 – Mesures du PPBE

Les mesures sont présentées sous forme de fiches propres à chaque thème :

- ▶ Prévention
- ▶ Lutte contre le bruit
- ▶ Insonorisation des logements

PREVENTION

Maîtriser l'urbanisme autour de l'aérodrome

Objectif et enjeux

L'état des lieux et l'évolution prévisible du niveau du bruit issus des cartes de bruit montrent la nécessité de prévenir l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores générées par le trafic aérien.

Description de la mesure

La mesure mise en œuvre pour atteindre cet objectif consiste à agir sur la planification urbaine en maîtrisant l'urbanisme au voisinage de l'aérodrome par la réglementation du droit à construire dans les zones affectées par les nuisances sonores. L'outil utilisé est le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur qui a été approuvé par arrêté préfectoral le 8 février 2005.

Le PEB est défini en fonction du trafic de l'aéroport et de ses hypothèses de développement à court, moyen et long terme. Quatre zones de bruit, A, B, C et D sont délimitées par le PEB. Dans les zones les plus exposées (zones A et B), la construction de logements est quasiment interdite. Elle est fortement limitée dans la zone C. A l'intérieur de cette zone, l'article L.147-5 du code de l'urbanisme autorise les constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics à condition qu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances. Aucune restriction à la construction n'existe en zone D, mais les constructions doivent faire l'objet d'une isolation phonique

En outre, le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par le plan d'exposition au bruit doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien.

L'application de cette mesure s'effectue au travers des contrôles de conformité des autorisations de construire des logements à l'intérieur des zones définies par le PEB.

Indicateur

Nombre d'avis défavorables aux demandes de permis de construire

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Préfecture (Services chargés de l'urbanisme)

PREVENTION

Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aérodrome

Objectif et enjeux

La maîtrise des nuisances sonores sur le long terme aux abords de l'aéroport repose sur la mise en cohérence des plans de gestion de l'habitat et des contours de bruit. Une gestion adaptée de l'urbanisation est nécessaire pour éviter d'exposer de nouveaux logements à proximité de la zone aéroportuaire.

Description de la mesure

Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport à travers les demandes de permis de construire des logements dans les zones de bruit.

Indicateur

Evolution du nombre de demandes de permis de construire des logements en zone de bruit.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Préfecture (Services chargés de l'urbanisme)

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Maintenir des procédures d'exploitation à moindre bruit

Information

Les lois physiques régissant le bruit aboutissent à trois enseignements opérationnels pour les pilotes :

1. Le bruit perçu au sol étant fonction de la distance entre l'observateur et l'avion, il importe que ce dernier, pour faire le moins de bruit possible, reste le plus haut possible
2. Le bruit perçu est fonction de l'intensité de la source. Plus de puissance entraîne davantage de bruit moteur, plus de vitesse fait plus de bruit aérodynamique. En jouant sur les configurations de l'avion, il est donc possible de modeler sa signature sonore.
3. Le niveau de bruit reçu au sol dépend de la durée pendant laquelle il est perçu. Donc le vol rectiligne, ou sous faible inclinaison, provoque une gêne sonore moindre.

En application de ces principes et sous réserve de garder comme priorité intangible la sécurité du vol, il est possible de piloter un avion en minimisant le bruit perçu.

Objectif et enjeux

Le souci de réduire le bruit des aéronefs n'est pas seulement celui du constructeur. Il est partagé par l'équipage, à qui il revient de mettre en œuvre des procédures d'exploitation optimisées, et par le contrôleur aérien qui doit intégrer celles-ci dans la gestion de son flux de trafic. Des techniques visant à utiliser les avions au voisinage des aérodromes de façon aussi peu bruyante que possible pour les populations riveraines ont été imaginées depuis plusieurs années. On les appelle les « procédures d'exploitation à moindre bruit ».

Description de la mesure

En approche de précision

Sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, l'approche de précision aux instruments dite « ILS 04L » est activée lorsque les conditions météorologiques sont médiocres et que la visibilité est faible. L'approche normale consiste à préparer l'avion en configuration atterrissage avec, notamment, la sortie des trainées aérodynamiques (volets, train d'atterrissage,...), associée à un régime moteur relativement fort, nécessaire à cette phase du vol. Cette configuration est génératrice de fortes émissions sonores.

L'approche à moindre bruit consiste quant à elle à maintenir l'avion en configuration « lisse » le plus longtemps possible en retardant au maximum la sortie des trainées (après le Cap d'Antibes) et à adopter une vitesse horizontale la plus faible possible ne nécessitant qu'une poussée minimale des moteurs.

En approche à vue

Lorsque les conditions météorologiques et les exigences de trafic autorisent une procédure d'approche à vue, le pilote détermine le cheminement qui lui semble le mieux approprié pour atterrir. Il lui est alors demandé d'éviter de survoler les zones urbaines et de rester sur la partie maritime lorsqu'il est en dessous de 1 500 mètres (5 000 pieds).

La sensibilisation des pilotes à l'évitement des zones urbanisées par l'utilisation des approches à vue est un élément important de la limitation de la gêne sonore.

Au décollage

Sur les avions modernes, les procédures à moindre bruit consistent à appliquer une puissance adaptée aux moteurs lors du roulage et de la phase initiale de montée de façon à atteindre une hauteur importante le plus rapidement possible afin d'épargner les zones résidentielles. Les pilotes ont, dans leur leur « Manuel Aéronautique Complémentaire » des informations sur les différentes procédures recommandées. De plus, à Nice, les procédures de départ vers le nord comportent toutes un éloignement vers la mer destiné à permettre une prise d'altitude élevée avant le survol des terres de manière à minimiser l'impact sonore des aéronefs.

Indicateur

Suivi de l'intégration par les compagnies et contrôleurs des procédures et consignes relatives aux procédures d'exploitation à moindre bruit, en particulier au travers du code de bonne conduite environnemental.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : DGAC

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Appliquer la procédure RIVIERA⁶ pour les atterrissages face au Nord-Est

Objectif et enjeux

Les atterrissages face au nord-est (QFU 04) représentent 90 % des arrivées sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, compte tenu de l'orientation des vents dominants. Deux types de procédure sont utilisables sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur pour les atterrissages dans cette direction, selon les conditions météorologiques :

- ▶ soit suivant une procédure d'approche de précision dite « ILS 04 »,
- ▶ soit selon une procédure d'approche classique dite « procédure RIVIERA ».

Lorsque les exigences de visibilité minimale sont satisfaites, ce qui est souvent le cas sur la Côte d'Azur, la procédure RIVIERA est privilégiée, car elle conduit à survoler des étendues maritimes, en contournant le Cap d'Antibes, et contribue ainsi à soulager les habitants de la ville d'Antibes, mais également de Vallauris et de l'est de Cannes.

Pour les atterrissages face au nord-est, la procédure « RIVIERA » a ainsi été instaurée en 1994 par les services de l'aviation civile. Les exigences de sécurité imposent une visibilité supérieure à 10 km et un plafond supérieur à 900 m pour autoriser la mise en service de cette procédure. Ces conditions sont fréquentes à Nice et permettent un bon taux d'utilisation de la procédure « RIVIERA » (environ 60 % des atterrissages).

Description de la mesure

Privilégier la procédure d'approche « RIVIERA », lorsque les conditions météorologiques le permettent.

Indicateur

Ratio approche « RIVIERA » réalisée / possible.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : DGAC

⁶ Depuis le 18 novembre 2010, la procédure « RIVIERA » est désormais dénommée « VOR A ».

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Surveiller la bonne exécution des procédures d'arrivée et de départ

Définitions

1 pied (foot ; ft) = 0,3048 m

ILS : Instrument Landing System =
Système d'atterrissage aux
instruments

Cet équipement, normalisé par l'OACI, est le système de guidage radioélectrique utilisé pour effectuer des approches de précision qui permettent l'atterrissage des avions, y compris par mauvaises conditions de visibilité. Son infrastructure est constituée d'un radiophare d'alignement de piste (« *localizer* ») qui détermine un plan vertical passant par l'axe de la piste, d'un radiophare d'alignement de descente (« *glide* ») qui matérialise un plan de descente et d'un équipement permettant de connaître la distance du point de toucher des roues.

Objectif et enjeux

Pour les approches en direction de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, les procédures de vol en dessous de 5.000 pieds (c'est-à-dire environ 1.500 m) s'effectuent d'une manière quasi exclusive au-dessus de l'étendue maritime, à l'exception de certains vols guidés à l'aide du radar ou des vols nécessitant le suivi de la procédure aux instruments utilisant l'« ILS ».

Les procédures de départs sont effectuées, quant à elles, exclusivement sur la mer et ne survolent pas les terres en dessous d'une altitude de 5.000 pieds.

Description de la mesure

Les riverains de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur sont sensibles aux survols basse hauteur ou aux déviations de trajectoires sur les parties terrestres, du fait de l'impact engendré en termes de nuisances sonores.

Excepté en procédure aux instruments ILS et sauf pour des raisons de sécurité ou des nécessités d'un guidage radar, il est demandé aux équipages de suivre les procédures privilégiant le survol de l'étendue maritime, notamment pour les phases de vol se déroulant en dessous de 5.000 pieds.

Indicateur

- Surveillance des trajectoires d'approche et de départ de l'aéroport de Nice et rappels aux compagnies en cas d'écarts significatifs constatés sur les parties terrestres en dessous de 5.000 pieds.
- Indicateur du pourcentage de vol par tranche d'altitude pour les décollages lors du passage de la côte (cf. également action 18.2 charte environnement 2006).

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : DGAC, ACA

LUTTE CONTRE LE BRUIT

limiter l'utilisation des inverseurs de poussée

Définition

Inverseur de poussée ou « Reverse »

Après l'atterrissage, lorsque l'avion est en phase de roulage, l'inverseur est mis en travers du flux du moteur pour dévier, voire retourner le jet propulsif vers l'avant. Cet inverseur produit une force vers l'arrière que l'on appelle contre-poussée et qui vient compléter efficacement le freinage classique par les trains principaux.



Objectif et enjeux

Les inverseurs de poussée ou la modification du pas des hélices sont utilisés par les avions lors de la première phase de l'atterrissage, juste après le toucher des roues. Ils participent au freinage de l'avion grâce à un système d'inversion des flux d'air du moteur.

Leur utilisation engendre toutefois de fortes émergences sonores.

Description de la mesure

L'utilisation des inverseurs de poussée doit être limitée chaque fois que possible, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité.

Indicateur

Réalisation de campagnes ponctuelles de mesure de bruit permettant d'évaluer et de suivre la bonne intégration de cette recommandation par les compagnies.

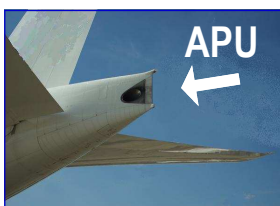
Mise en œuvre de la mesure (consignes et campagnes de mesure de bruit)
Acteur portant la mesure : DGAC, ACA

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance

Définition

APU : Auxiliary Power Unit = groupe auxiliaire de puissance



Information

Le courant électrique peut également être fourni par un groupe électrogène, le GPU (Ground Power Unit), constitué d'une unité mobile placée à côté de l'avion.

Objectif et enjeux

Les groupes auxiliaires de puissance (APU) sont de petites turbines embarquées sur les aéronefs. Ils sont situés généralement dans le cône arrière des avions de ligne. Ces groupes fonctionnent lorsque l'avion est en escale, moteurs éteints, de manière à alimenter l'avion en électricité 400 Hz. Ils fournissent l'énergie électrique nécessaire pour, notamment, l'équipement de bord, l'éclairage, l'air conditionné, ainsi que pour le démarrage des moteurs ou réacteurs. En vol, ces groupes peuvent servir de générateur de secours.

La turbine, qui entraîne un alternateur et comprime de l'air, produit un bruit non négligeable (de l'ordre de 90 dB A), qui peut être gênant lorsque son utilisation est prolongée. Cette contrainte conduit à en limiter l'utilisation.

Sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, certains postes de stationnement avion au contact des aérogares sont équipés de systèmes de distribution d'énergie électrique 400 Hz, voire de GPU, qui permet de limiter de manière très importante l'utilisation des APU, sans toutefois résoudre le problème de la climatisation des avions.

Cependant, l'interdiction totale de l'utilisation de l'APU n'est pas possible dans tous les cas, notamment pour des raisons de sécurité.

Sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur et à l'exception du parking « Kilo », l'utilisation du groupe auxiliaire est tolérée pendant au maximum :

- ▶ 30 minutes après l'arrivée de l'avion au poste de stationnement,
- ▶ 30 minutes avant le départ de l'avion d'un poste de stationnement,
- ▶ toute la durée de l'escale si celle-ci est inférieure à 60 minutes.

Description de la mesure

Diminution de l'utilisation des groupes APU, grâce à l'installation de prises électriques sécurisées au sol (courant 400 Hz) et de GPU.

Indicateur

Restitution du niveau d'équipement en 400 Hz et GPU.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : ACA (assistants)

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Veiller à la limitation des essais moteurs

Objectif et enjeux

Les essais moteurs au sol servent à tester le fonctionnement des moteurs ou des réacteurs à la suite de travaux d'entretien ou de réparation. Un contrôle du fonctionnement des moteurs peut également être nécessaire avant le décollage.

Description de la mesure

Pour limiter leur impact sonore, les essais moteurs sont interdits la nuit sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, entre 21 heures et 6 heures. Cependant, pour des raisons tenant à la sécurité des vols, des dérogations peuvent être demandées au préfet des Alpes-Maritimes, par l'exploitant de l'aéronef, pour la réalisation d'essais moteurs entre 21 et 23 heures et entre 5 et 6 heures.

Nota : cette limitation n'est pas applicable aux avions équipés de moteurs à pistons qui doivent impérativement procéder à un essai de mise en puissance des moteurs avant le décollage.

Indicateur

Suivi des mesures réglementant les essais moteurs.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : DGAC

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Limiter les nuisances sonores sur le parking KILO au nord de l'aéroport

Objectif et enjeux

L'aire aéronautique, dénommée « *KILO* », située au Nord-est de l'aéroport est actuellement utilisée pour le stationnement longue durée des avions d'affaires. Elle s'étend le long de la Promenade des Anglais. De par la proximité de zones résidentielles, l'activité sur cette aire provoque une gêne pour le voisinage, liée essentiellement au bruit des moteurs d'avions.

Description de la mesure

Pour limiter l'impact sonore lié aux activités sur le parking *KILO*, des consignes particulières d'utilisation ont été mises en œuvre :

- ▶ à l'arrivée sur cette aire, le pilote éteint les moteurs et l'APU (*Auxiliaire Power Unit*). Un assistant tracte l'avion jusqu'à son poste de stationnement ;
- ▶ au départ, les assistants tractent l'avion sur un des postes de démarrage situés à l'ouest de l'aire Kilo. Le pilote peut alors mettre l'APU en marche, pour une durée limitée à 30 minutes, de manière à effectuer toutes les opérations préalables au vol, et procéder à l'embarquement des passagers.

Indicateur

- Suivi de la bonne application des mesures réglementant l'utilisation du parking « *KILO* ».
- Recherche de voies d'améliorations (consignes opérationnelles, réalisation d'une étude acoustique pour rechercher un dispositif permettant de réduire le bruit sur les zones habitées, ...).

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : DGAC, ACA

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants en période nocturne

Objectif et enjeux

La densité de l'urbanisation en proche périphérie de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur soumet celui-ci à une attente forte de ses riverains en matière de maîtrise des nuisances des vols nocturnes.

L'aéroport est actuellement soumis à un arrêté ministériel de restriction d'usage qui interdit la nuit les aéronefs les plus bruyants. La dernière évolution de cet arrêté a été signée le 2 mars 2010.

Description de la mesure

La mesure vise à renforcer les restrictions d'exploitation concernant les vols de nuit en abaissant les niveaux limites acoustiques autorisés que doivent respecter les aéronefs durant les créneaux de nuit. Les restrictions nocturnes s'appuient sur la notion de marge cumulée des niveaux de bruit certifiés par rapport aux limites admissibles du chapitre 3.

Cette mesure sera mise en œuvre de manière échelonnée, selon le calendrier suivant :

► à compter de la saison aéronautique d'hiver 2010/2011 (31 octobre 2010), interdiction totale des atterrissages entre 23h30 et 6h15* et des décollages entre 23h15 et 6h* des avions du chapitre 3 qui présente une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB,

► à compter de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012 (30 octobre 2011), interdiction totale des atterrissages entre 23h30 et 6h15* et des décollages entre 23h15 et 6h* des avions du chapitre 3 qui présente une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB.

Indicateur

Surveillance du respect des restrictions.

Nombre de dossiers de manquements aux restrictions d'exploitation des avions bruyants.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : DGAC, ACA

Définitions

EPNdB

L'Effective Perceived Noise Decibel est l'unité de base permettant d'exprimer le niveau effectif de bruit perçu. Il est utilisé pour la certification des avions à réaction.

Marge cumulée

C'est la différence entre les niveaux de bruit certifiés de l'avion et le niveau maximum de bruit autorisé.

* Les heures sont exprimées en heure locale d'arrivée ou de départ du poste de stationnement

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Promouvoir les procédures à moindre bruit

Objectif et enjeux

La recherche permanente d'un équilibre entre le développement aéroportuaire et la protection environnementale, avec notamment la limitation des nuisances sonores, est un des objectifs prioritaires de la Direction Générale de l'Aviation Civile. De nombreuses actions ont été engagées dans ce sens en partenariat avec les acteurs du transport aérien.

Cependant, les engagements pris en matière de lutte contre le bruit ne valent que s'ils font l'objet de règles dûment contrôlées et donnant lieu à sanction pour ceux qui ne les respectent pas. Deux initiatives majeures ont été prises dans ce domaine en France au cours des dernières années :

- ▶ la création, par la loi, d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'ACNUSA ;
- ▶ l'instauration d'un dispositif de sanctions administratives unique en Europe, à l'encontre des compagnies aériennes contrevenantes ; ce dispositif a une visée pédagogique en même temps qu'un but dissuasif.

Les procédures à moindre bruit applicables à l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur sont incorporées dans un arrêté ministériel de restrictions d'exploitation signé le 2 mars 2010. Les services de l'aviation civile sont chargés de veiller au strict respect de ces restrictions d'exploitation.

Les sanctions sont prononcées par l'ACNUSA. Le montant des amendes administratives contre les compagnies ne respectant pas les règles pour la protection de l'environnement sonore peut atteindre 20 000 € pour une compagnie aérienne. Le montant varie en fonction du degré de responsabilité de la compagnie ou du pilote.

Description de la mesure

La DGAC est chargée de relever les manquements à la réglementation environnementale et de transmettre les dossiers à l'ACNUSA.

Indicateur

Nombre de manquements à la réglementation sur les procédures à moindre bruit.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : DGAC

ACNUSA

Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires.

Première autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement, créée par une loi du 12 juillet 1999, ses principales missions sont de garantir la qualité du dialogue et de veiller à ce que le développement du transport aérien ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie des populations riveraines

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Introduire de nouvelles technologies favorisant une réduction du bruit

Objectif et enjeux

Indépendamment de l'amélioration constante des procédures et systèmes d'approche conventionnels, la Direction Générale de l'Aviation Civile mène une politique volontariste destinée à poursuivre le développement des techniques apportant une souplesse et une sécurité supplémentaires, tout en favorisant une réduction du bruit et de la consommation en carburant.

Dans ce contexte seront engagées à Nice les études visant à déployer les nouvelles technologies, notamment satellitaires, et visant au développement des procédures opérationnelles à descente continue.

Description de la mesure

Dispositions particulières prévues dans le Code de Bonne Conduite environnementale de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur :

« Les parties s'engagent à étudier les préalables techniques, technologiques et opérationnels nécessaires à l'éloignement des procédures en mer. Dans ce cadre, la DGAC mènera une étude d'approches courbes, avec un guidage latéral et vertical continu, y compris dans les virages, ainsi que d'outils évolués de planification et de surveillance pour le contrôle aérien, permettant d'envisager des trajectoires plus éloignées du Cap d'Antibes.

Cependant, le volume disponible pour permettre au service de contrôle d'assurer les descentes, les approches, les montées et les procédures d'approche interrompue ou d'atterrissage, manqué, déjà particulièrement étroit du fait des caractéristiques topographiques, est encore réduit lorsque la procédure Riviera est mise en service. Il convient donc de veiller à ne pas dégrader cette situation.

D'autre part, une attention particulière sera portée au concept « d'approche à descente continue améliorée ». Ce nouveau concept intègre, en particulier, les principes suivants :

- les approches courbes, avec un guidage latéral et vertical continu, y compris dans les virages ;
- la navigation 4D : prédiction et gestion de la trajectoire de l'avion en position et en temps incluant la navigation de précision évoquée plus haut), en cohérence avec le processus de gestion du trafic ;
- une réduction de vitesse pendant la descente jusqu'à l'atterrissage surveillée et contrôlée via une avionique embarquée performante gérant l'énergie ;
- des outils évolués de planification et de surveillance pour le contrôle aérien. »

NOTE

Procédure « RIVIERA »

Depuis le 18 novembre 2010, la procédure « RIVIERA » pour les atterrissages face au nord-est, permettant d'éviter le survol du Cap d'Antibes, est désormais dénommée « VOR A » et la procédure « SALEYA » concernant les atterrissages face au sud-ouest est dénommée « VOR B ».

Indicateur

Restitution sur le niveau d'avancement du développement des technologies nouvelles.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : DGAC

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Informer sur le niveau du bruit

Objectif et enjeux

L'aéroport de Nice-Côte d'Azur s'est doté d'un système de surveillance automatique du bruit et de suivi des trajectoires des avions au voisinage de la plate-forme. Ce système est en fonctionnement depuis l'année 2000.

Le système se compose de plusieurs stations fixes ou mobiles. Les stations sont reliées à un système d'analyse qui corrèle les informations bruits mesurées et enregistrées avec les informations radar des vols, en provenance des services de la Direction Générale de l'Aviation Civile. L'objectif est d'enregistrer tous les événements sonores d'origine aéronautique et d'identifier de façon sûre l'appareil qui a déclenché cet événement dans le but d'assurer une information du public et de satisfaire aux besoins d'analyse et d'études. Ce système permet également d'identifier les trajectoires inhabituelles pour ensuite en rechercher les causes et éventuellement intervenir auprès des compagnies aériennes.

Le positionnement des capteurs est défini en collaboration entre les autorités aéroportuaires et les riverains (associations de riverains et municipalités). Ces capteurs de bruit sont installés sur plusieurs sites répartis entre Cannes, Antibes, le centre ville de Nice et Saint -Jean Cap Ferrat.

Les informations issues de ce système de surveillance du bruit sont mises à la disposition du public et consultable au Service Relation Riverains et Environnement situé dans le Terminal 1 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur.

Service Relations Riverains et Environnement sur le site de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur :

<http://www.nice.aeroport.fr/>

Description de la mesure

Répondre aux demandes d'information et aux plaintes. Identification des trajectoires inhabituelles. Constitution d'une base de données et contribution aux études permettant qualifier et de traiter la gêne sonore.

Diffusion des informations au grand public en conformité avec le protocole d'exploitation des données radar signés entre DGAC et ACA.

Indicateur

Statistiques sur les demandes d'information et de plaintes. Informations régulières sur les données de trafic et de bruit sur le site internet de l'aéroport et au travers d'un bulletin mensuel d'information.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : ACA

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Informer sur l'activité aéroportuaire

Objectif et enjeux

Afin de compléter la transparence de l'information sur l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire et pour répondre aux interrogations du public, le gestionnaire assure également une information régulière sur les études et les décisions prises pouvant avoir une incidence sur l'environnement et sur les populations riveraines de l'aéroport.

Cette information est consultable au Service Relation Riverains et Environnement situé dans le Terminal 1 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, ainsi que sur le site de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur :

<http://www.nice.aeroport.fr/>

L'organisation régulière de « *tables rondes* », la diffusion d'un bulletin mensuel et d'une « *lettre aux riverains* » avec une parution trimestrielle complètent le dispositif d'information du public.

Description de la mesure

Répondre aux demandes d'information du public par la diffusion d'informations régulières.

Indicateur

Maintien des outils d'information pour le public (lettres aux riverains et bilan annuel environnement).

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : ACA

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Sensibiliser et former les personnels

Objectif et enjeux

Parallèlement aux actions de sensibilisation et de formation des compagnies à la problématique environnementale, la formation des contrôleurs aériens et l'implication des personnels travaillant sur la plateforme aéroportuaire constituent des éléments importants en matière de lutte contre le bruit.

Les contrôleurs d'approche et d'aérodrome du Service de la Navigation Aérienne Sud-Est reçoivent une formation sur la problématique environnementale locale. Cette formation est incluse dans les modules de formation pour les agents nouvellement affectés, ainsi qu'en formation continue lors des maintiens de compétence et des renouvellements de qualification.

Description de la mesure

Poursuivre la sensibilisation à la problématique environnementale.

Indicateur

Nombre d'actions de formation et de sensibilisation à la problématique environnementale.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : DGAC

INSONORISATION DES LOGEMENTS

Poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements

Définition

TNSA : La taxe sur les nuisances sonores aériennes, créée le 1er janvier 2005, est perçue sur les décollages d'aéronefs au départ des dix principaux aéroports nationaux. Elle est affectée aux gestionnaires des aéroports pour le financement du dispositif d'aide à l'insonorisation des bâtiments des riverains concernés par les plans de gêne sonore.

L'Etat a introduit une très forte modulation de la TNSA selon les performances acoustiques des avions. Cette mesure contribue également à inciter les compagnies aériennes à renouveler leur flotte

Objectif et enjeux

Le zonage du Plan de Gêne Sonore (PGS) est établi pour constater la gêne sonore réelle subie. Il permet de définir la zone d'éligibilité de l'aide financière à l'insonorisation des logements. Les aides sont alimentées par une taxe créée en 2005 : la Taxe contre les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA). Cette taxe est collectée par l'Etat auprès des compagnies aériennes en fonction du volume de leur activité sur l'aéroport, mais également selon les performances acoustiques des avions et des horaires. Les recettes du produit de la taxe sont ensuite reversées au concessionnaire de l'aéroport qui a la responsabilité de la gestion du système d'aide.

Sous l'impulsion du Grenelle de l'Environnement, les moyens financiers consacrés à l'insonorisation des logements ont été renforcés en 2008 grâce à l'augmentation de la taxe payée par les compagnies aériennes. De plus, les opérations groupées bénéficient d'un taux d'aide préférentiel. Cette mesure permet de subventionner les travaux d'insonorisation à hauteur de 95 % contre 80 % auparavant.

Le PGS actuel de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur a été approuvé par arrêté préfectoral le 24 décembre 2003. Sur un total de 3 960 locaux (logements, établissements d'enseignement ou à caractère sanitaire et social) susceptibles de répondre aux conditions d'attribution des aides, 1 407 locaux ont bénéficié de d'une aide, après réception des demandes de leur propriétaire. Le PGS de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur sera prochainement renouvelé pour ajuster son zonage à la gêne réellement subie.

L'objectif de la mesure est de favoriser l'accès à l'aide à l'insonorisation pour les riverains les plus exposés aux nuisances sonores dues au trafic aérien.

Description de la mesure

Satisfaire les demandes d'insonorisation des riverains les plus exposés. Cette mesure contribue également à inciter les compagnies au renouvellement des flottes à travers l'application de la TNSA.

Indicateur

Avancement du programme d'aide aux riverains. Bilan annuel du nombre de dossiers traités présenté en CCAR.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : ACA

Annexe 1

Autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues

Qualité

DGAC

Monsieur le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est

DGAC

Monsieur le Chef du Service de la Navigation Aérienne Sud-Est

Aéroport Nice Côte d'Azur

Monsieur le Président du Directoire de la société Aéroports de la Côte d'Azur

Annexe 2

Liste des actions de la Charte de l'environnement 2006-2011, en matière de maîtrise des nuisances sonores (extrait Charte Environnement de l'aéroport Nice Côte d'Azur)

Objectif 5	Maîtriser les vols de nuit	Quand	Qui
10	Etude, selon l'approche équilibrée, des vols de nuit (l'étude commence par l'impact économique actuel et évolution)	2006 2007	ACA
	10.1 Validation du cahier des charges de l'étude en comité permanent du 6 avril 2006	2006	CP
	10.2 Réalisation de l'étude	2006	Cabinet ext.
	10.3 Restitution en Commission Consultative Environnement	2007	CCE
11	Bilan annuel d'application du Code de Bonne Conduite partie Vols de nuit par les signataires		Signataires du CBC
Objectif 6	Faire avancer les pratiques « moindre bruit »		
12	Bilan annuel sur l'intégration de procédures ILS moindre bruit dans les manuels d'exploitation par les compagnies signataires du Code de Bonne Conduite (CBC)	2006-2011	Compagnies aériennes signataires du CBC
13	Retour de l'étude ACNUSA sur les reverses		DGAC
Objectif 7	Limiter mes avions et les hélicoptères les plus bruyants		
14	Créer un indicateur global de bruit : - Par site, - Avec bruits certifiés, - A rapprocher des bruits mesurés.	2006	ACA/DGAC
Objectif 8	Optimiser la procédure Riviera		
15	Améliorer le taux d'utilisation pendant les périodes où les conditions permettent sa mise en service :		ACA/DGAC
	15.1 Mise en place d'un indicateur Riviera possible/Riviera réalisée avec analyse en cas d'écart significatif (à déterminer en concertation)	2006	DGAC
	15.2 Communiquer par un indicateur en nombre de mouvements	2006	ACA
16	Améliorer la trajectoire Riviera par le suivi du Code de Bonne Conduite (CBC)	2006-2011	Signataires du CBC
Objectif 9	Intégrer la gestion du Parking KILO dans son voisinage		
17	Pérenniser l'exploitation non bruyante des aires de préparation des avions de l'aire Kilo	2006-2011	ACA

ACA : Société des Aéroports de Nice-Côte d'Azur - DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

Objectif 10	Respecter l'enveloppe des trajectoires de départ	Quand	Qui
18	Respecter les altitudes de vols	2006	ACA
	18.1 Analyse systématique des altitudes de passage de la côte	2006	ACA
	18.2 Indicateur dans le bulletin mensuel : nombre de vols par tranche d'altitude (inférieurs à 6.000 ft, supérieurs à 6.000 ft et inférieurs à 10.000 ft et supérieurs à 10.000 ft) ces tranches seront adaptées aux réalités des mesures	2006	ACA
	18.3 Mesures et analyses des niveaux de bruit	2006	ACA/DGAC
	18.4 Réalisation de campagnes de mesures avec le capteur mobile sur les communes de Cagnes sur Mer et Saint Laurent du Var	2006	ACA/DGAC
Objectif 11	Limiter la nuisance sonore due au système d'effarouchement des oiseaux		
19	Mise en place d'un système nouvelles normes	2006-2007	ACA
Objectif 12	Limiter mes avions et les hélicoptères les plus bruyants		
20	Organiser une fois par an lors d'une réunion de la Commission Consultative Environnement une intervention, par un spécialiste, d'une heure maximum, sur le sujet permettant de faire évoluer nos travaux	2007	GT-Bruit et GT-Com

ACA : Société des Aéroports de Nice-Côte d'Azur - DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

Annexe 3

Organisation, résultats et suites données à la consultation du public

L'article L.572-8 du code de l'environnement prévoit que les projets de plans de prévention du bruit dans l'environnement font l'objet d'une consultation du public.

L'article R.572-9 précise la procédure de consultation du public. Le projet de plan est mis à la disposition du public pendant deux mois. Un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier est mis à disposition du public est publié dans un journal diffusé dans le département intéressé, quinze jours au moins avant le début de la période de mise à disposition. Cet avis mentionne, en outre, les lieux, jours et heures où le public peut prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Ainsi, en application de ces dispositions, un avis d'information a été publié dans le journal « Nice-Matin » dans son édition du 14 décembre 2010. Cet avis informe le public des dates et des modalités de consultation du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur :

« Conformément aux dispositions du code de l'environnement, notamment son article R.572-9, le préfet des Alpes-Maritimes informe que, du 3 janvier 2011 au 7 mars inclus, le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement – PPBE - de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur est mis à la disposition du public qui pourra en prendre connaissance et présenter ses observations, suivant les modalités qui suivent :

- *Soit en consultant le projet de PPBE sur le site internet de la préfecture ou de l'aéroport, accessibles par les liens suivants :*
 - *pour la Préfecture des Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.pref.gouv.fr. Il convient de consulter la rubrique « Action de l'Etat », puis le thème « Bruits » dans la sous-rubrique « Environnement »*
 - *pour l'Aéroport de Nice-Côte d'Azur : www.nice.aeroport.fr. Il convient de consulter la rubrique « Agir pour l'environnement », puis la sous-rubrique : « Les publications ».*
- *Soit en consultant le projet de PPBE aux adresses suivantes où des registres seront ouverts pour recevoir les observations du public :*
 - *à la Préfecture des Alpes-Maritimes : Service de l'accueil – Entrée Est- Route de Grenoble - 06201 NICE Cedex 3 - du lundi au vendredi de 9h00 à 12h30*
 - *à l'Espace Riverains de l'Aéroport Nice-Côte d'Azur : Aéroport Nice-Côte d'Azur Espace Riverains – Terminal 1 (1^{er} étage) - du lundi au vendredi de 8h00 à 16h00. »*

Avis diffusé dans l'édition de Nice-Matin du 14 décembre 2010

PRÉFET DES ALPES-MARITIMES
PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES
SECRETARIAT GÉNÉRAL AUX AFFAIRES DÉPARTEMENTALES

AVIS

**PROJET DE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉRODROME DE NICE-CÔTE D'AZUR**

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement, notamment son article L. 572-9 le préfet des Alpes-Maritimes informe que, du 3 janvier 2011 au 7 mars inclus, le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement, PPBE, de l'aéroport Nice-Côte d'Azur est mis à la disposition du public qui pourra ainsi en prendre connaissance et présenter ses observations, suivant les modalités qui suivent :

- Soit en consultant le projet de PPBE sur les sites Internet de la préfecture ou de l'aéroport, accessibles par les liens suivants :
 - Pour la préfecture des Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.pref.gouv.fr. Il convient de consulter la rubrique « action de l'Etat » puis le thème « bruits » dans la sous-rubrique « environnement ».
 - Pour l'aéroport Nice-Côte d'Azur : www.nice.aeroport.fr. Il convient de consulter la rubrique « agir pour l'environnement » puis la sous-rubrique : « Les publications ».
- Soit en consultant le projet de PPBE aux adresses suivantes où des registres seront ouverts pour recevoir les observations du public :
 - A la préfecture des Alpes-Maritimes : service de l'accueil, entrée Est, route de Grenoble, 06201 Nice Cedex 3, du lundi au vendredi de 9 heures à 12 h 30.
 - A l'espace riverains de l'aéroport Nice-Côte d'Azur : Aéroport Nice Côte d'Azur, espace riverains, terminal 1 (1^{er} étage) du lundi au vendredi de 8 heures à 16 heures.

En outre, bien que non prévu par la réglementation, un affichage complémentaire de l'avis d'information sur la mise à disposition du public a été effectué en mairies des villes de Nice, de Saint Laurent du Var.

Enfin, une information préalable sur le PPBE de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur a également été assurée au cours de l'année 2010 lors des réunions des instances de concertation de l'aéroport, notamment au comité permanent de la commission consultative de l'environnement.

[Page dédiée sur le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes](#)

The screenshot shows a web browser window with the URL www.alpes-maritimes.gouv.fr. The page title is "Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport de Nice Côte d'Azur". The main content includes a header with the prefecture logo, a navigation menu, and a central text block. The text states: "Vous trouverez, ci-joint, le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement - PPBE - de l'aéroport de Nice Côte d'Azur. Celui-ci, conformément aux dispositions du code de l'environnement, notamment son article R 572-9, est tenu à la disposition du public du 3 janvier 2011 au 7 mars 2011 inclus. Après avoir consulté ce document vous pourrez, si vous le souhaitez, faire part de vos éventuelles observations au travers d'un message à l'adresse suivante: pref-pbpen@alpes-maritimes.gouv.fr". Below this, it mentions a "Fichier attaché : PPBE-Projet.pdf - 2.33 M". The page also features a sidebar with "Communications de l'Etat" and "Publications" sections, and a "Vos démarches en préfecture" section with a list of services.

Le projet de PPBE a donc été mis à la disposition du public pendant deux mois, du 3 janvier 2011 au 7 mars 2011 inclus. Outre, les registres déposés dans les locaux de la préfecture des Alpes-Maritimes et de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, le public avait également la possibilité de déposer ses observations dans une boîte aux lettres électronique créée spécifiquement pour les besoins de cette consultation (« pref-pbpen@alpes-maritimes.gouv.fr »).

Un seul document a été porté aux registres de la consultation. Il s'agit d'une note regroupant les remarques émises par une association, le *Comité d'Action Pour la Suppression des Survoles Abusifs - CAPSSA*. Ce document est reproduit ci-après.

Les remarques formulées portent, d'une part, sur l'inscription dans le PPBE des dispositions particulières déjà inscrites dans le *Code de Bonne Conduite Environnementale* annexé à la charte de l'environnement de l'aéroport, relatives à la prise en compte des nouvelles technologies favorisant une réduction des nuisances sonores. Le PPBE est complété en conséquence par l'insertion d'une nouvelle fiche « [Introduction de nouvelles technologies favorisant une réduction du bruit](#) ».

D'autre part, l'association estime que le PPBE devrait permettre de poursuivre les réflexions sur la réduction des nuisances liées au trafic de nuit.

Le PPBE reprend les mesures adoptées pour l'aéroport de Nice-Côte d'Azur visant à supprimer progressivement la nuit les mouvements les plus bruyants. En effet, une nouvelle étape a été franchie à Nice pour aboutir à n'autoriser la nuit que les vols effectués avec les avions les moins bruyants. Si la nécessité d'apporter des restrictions aux vols de nuit est partagée, il faut néanmoins que le dispositif à adopter soit fiable et assuré du point de vue juridique, tout en évitant le report des nuisances sonores vers d'autres populations. Les mesures prises par les autorités visent néanmoins à rechercher continuellement une réduction des nuisances dues aux activités aéroportuaires.

Observations formulées lors de la consultation du public

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE NICE- CÔTE D'AZUR

OBSERVATIONS DU CAPSSA

(Comité d'Action Pour la Suppression des Survols Abusifs)

Les adhérents du CAPSSA expriment leur satisfaction de voir les Autorités Préfectorales promulguer ce PPBE qui comprend pratiquement toutes les mesures qui ont été mises en place grâce à la concertation entre les autorités compétentes (DGAC, SACA, autorités municipales et départementales) et les associations (dont le CAPSSA).

Pour donner plus d'ampleur et une vision encore plus tournée vers le futur aux objectifs et mesures du PPBE, le CAPSSA pense que celui-ci devrait reprendre et incorporer le texte relatif aux nouvelles technologies inclus dans le code de bonne conduite annexé à la Charte de l'Environnement de l'aéroport, chapitre III , paragraphe I, tel que reproduit ci-dessous :

*« I-Nouvelles technologies : Les parties signataires s'engagent à étudier les préalables techniques, technologiques et opérationnels nécessaires à l'éloignement des procédures en mer. Dans ce cadre la DGAC mènera une étude d'approches courbes, avec un guidage latéral et vertical continu, y compris dans les virages, ainsi que d'outils évolués de planification et de surveillance pour le contrôle aérien, permettant d'envisager des trajectoires plus éloignées du Cap d'Antibes...
D'autre part, une attention particulière sera portée au concept « d'approche à descente continue améliorée ». Ce nouveau concept intègre, en particulier, les principes suivant :*

- les approches courbes, avec un guidage latéral et vertical continu, y compris dans les virages ;*
- la navigation 4D : prédiction et gestion de la trajectoire de l'avion en position et en temps (incluant la navigation de précision évoquée plus haut), en cohérence avec le processus de gestion du trafic ;*
- une réduction de vitesse pendant la descente jusqu'à l'atterrissage surveillée et contrôlée via une avionique embarquée performante gérant l'énergie ;*
- des outils évolués de planification et de surveillance pour le contrôle aérien. »*

Le CAPSSA pense d'autre part que le PPBE devrait être l'opportunité de trancher définitivement les divergences portant sur les vols de nuit (objet de l'objectif n°5 de la charte), dont actuellement une des mesures du PPBE reprend le dernier arrêté limitant les niveaux acoustiques que doivent respecter les aéronefs durant les créneaux de nuit.

En effet, à ce jour, deux positions sont en conflit :

-La DGAC considère qu'elle ne peut légalement aller plus loin que les limitations mentionnées ci-dessus ;

-La SACA (ainsi que les associations de riverains), s'appuyant sur un rapport juridique détaillé, considère qu'il est possible d'interdire les créneaux de nuit aux vols privés (et les riverains qu'il est même possible de fermer l'aéroport de Nice une partie de la nuit).

L'ACNUSA a accepté en 2009 de porter ces positions devant le Conseil d'Etat, par le biais du Ministère des transports, pour avoir un avis définitif sur le sujet.

Lors de la réunion qu'elle a organisée à Nice le 2 novembre 2010, l'ACNUSA prend acte du fait que ce dossier n'avance pas (...aucune réponse n'ayant été reçue).

Le CAPSSA croit en la possibilité d'avancer sur ce dossier en le plaçant comme un des objectifs du PPBE.

Pour le CAPSSA, le 25 février 2011,

Son Président, Alain BICHE